ABC
La II Guerra Mundial
99

El portaviones se adueña del mar

La Marina jugó un papel decisivo en la contienda

La evolución de la guerra naval

Se ha dicho que quien controla el mar controla el comercio y la riqueza de los pueblos, y con ello, a los pueblos mismos. Durante siglos, los océanos han sido camino de civilizaciones y vía de aprovisionamiento de bienes esenciales para la Humanidad. Las naciones que eran dueñas de los mares establecían el reparto de esos bienes.

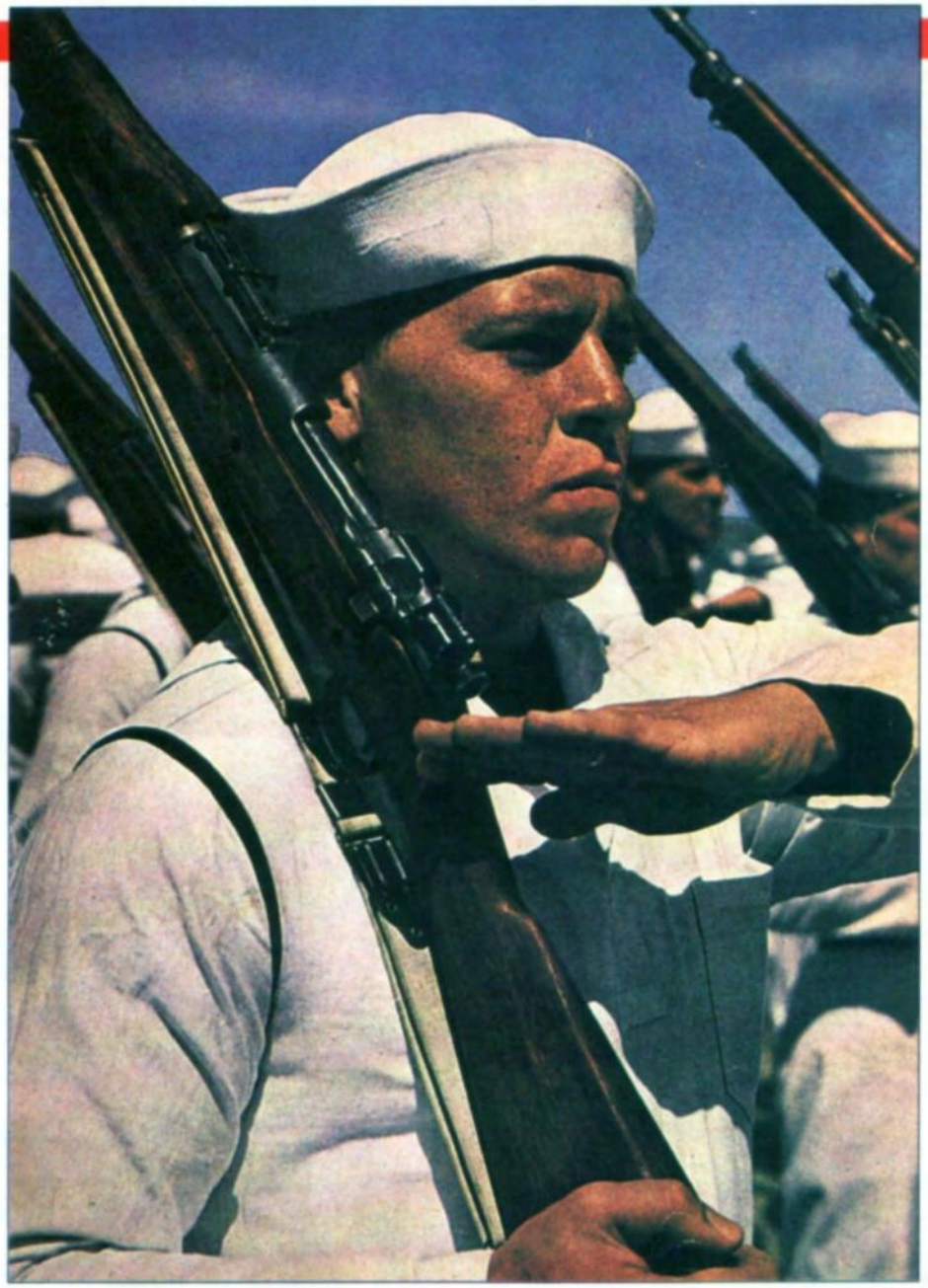
En todas las guerras, los países contendientes han intentado dominar el mar. Para ello crearon grandes escuadras y flotas.

Al finalizar la I Guerra Mundial, Gran Bretaña y Estados Unidos intentaron dictar un orden que les favorecía en el reparto del poder naval de las naciones. Así se establecieron cifras de tonelajes máximos y número de unidades para cada país. Cuando de nuevo soplaron vientos de guerra, los menos favorecidos en los tratados de limitación rearmaron sus flotas en secreto, con criterios conformes a las experiencias del anterior conflicto.

De esta forma, al iniciarse la II Guerra Mundial, la batalla en el mar se aparta poco de los principios tácticos y estratégicos de la «Gran Guerra».

LUCHA POR LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS

El arma submarina adopta refinamientos y técnicas sorprendentes, pero son tan sólo una extensión de los métodos de la guerra anterior. Los submarinos germanos se emplean a fondo contra el tráfico marítimo enemigo, obligando a los aliados a volcarse en la lucha antisubmarina para subsistir. Por cada «U-boote» se movilizan 25 escoltas y 100



Los aliados lograron el dominio del mar y lo retuvieron durante toda la guerra

COMBATES PARA LA HISTORIA

1939

14 de octubre

■ **Atlántico:** Tras cruzar los obstáculos que protegen el fondeadero de Scapa Flow, el submarino alemán «U-47» torpedea a los acorazados «Royal Oak» y «Renown». El «Royal Oak», de 27.000 toneladas, vuela por los aires y se hunde arrastrando consigo a 800 hombres.

13 de diciembre

■ **Atlántico:** Frente al estuario del río de la Plata se entabla un combate al cañón entre el acorazado de bolsillo alemán «Graf Spee» y los cruceros británicos «Exeter», «Ajax» y «Achilles».

El «Graf Spee» pone fuera de combate al «Exeter» y avería al «Ajax», pero sufre averías que le obligan a entrar en Montevideo para reparar.

Su comandante, capitán de navío Lansdorff, se verá obligado a hundir su propio buque para evitar el internamiento.

1940

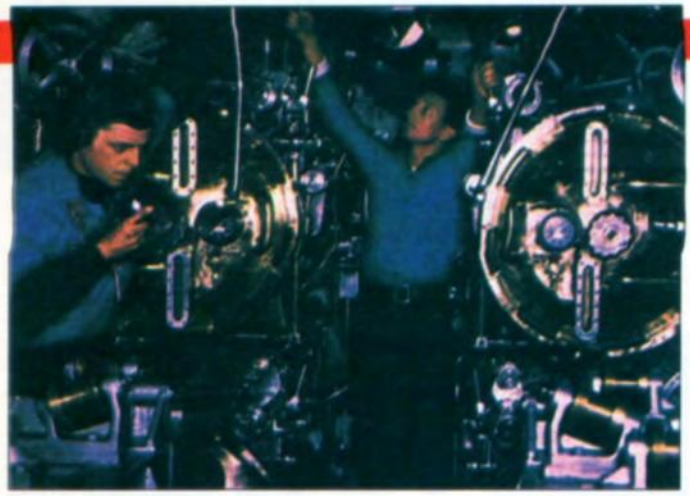
11 de noviembre

■ **Mediterráneo:** Los aviones del «Illustrious» realizan un ataque a la base italiana de Tarento. Tras torpedear a la flota italiana dejan inútil al acorazado «Cavour» y seriamente averiados a los acorazados «Littorio» y «Duilio».

1941

28 de marzo

■ **Mediterráneo:** Al sur de Cabo Matapán se produce un combate naval entre una fuerza británica, mandada por el almirante Cunningham, y otra italiana a las órdenes del almi-



El arma submarina experimentó un desarrollo singular

Las unidades ligeras actuaron en todos los teatros navales

aviónes. Por cada submarinista alemán patrullan los océanos 100 hombres dedicados a darle caza.

El empleo de la aviación en el escenario naval produce un cambio radical en la guerra marítima en general y en la batalla por las comunicaciones en particular. La optimización del uso del avión en el medio marino se logra al incluirlo en el inventario de las flotas gracias al portaaviones.

La lucha de los submarinos alemanes resulta ser una pelea solitaria. Perdido por Alemania el dominio del mar, reciben poco apoyo de una fuerza de superficie escasa y de una fuerza aérea sin mentalidad marítima.

A partir del mes de mayo de 1943, la batalla del Atlántico cambia de signo. La acción coordinada de buques y aviones aliados amortigua los éxitos de la «U-Bootewaffe» y permite que lleguen al norte de Africa y a Europa los enormes recursos de los Estados Unidos.

La batalla por las comunicaciones en el Pacífico resulta ser de naturaleza absolutamente diferente. Por extraño que parezca, Japón, una potencia insular, resulta estar incapacitado para defender sus comunicaciones. Esta carencia permite a los Estados Unidos desconectar a la metrópoli de sus fuentes vitales de aprovisionamiento. Sin materias primas y, sobre todo, sin combustible, la industria japonesa no puede reponer las pérdidas ni utilizar su Armada.

LA REVOLUCIÓN ANFIBIA

El desarrollo de las operaciones anfibias es tan extraordinario que a partir de 1943 no existe costa en el mundo que pueda considerarse a salvo de un asalto aliado.

A lo largo de la guerra se llevan a cabo unos seiscientos desembarcos de las proporciones más diversas. En algunos, las cantidades de fuerzas y equipo puestos en juego son de una envergadura sin precedentes en operación militar alguna. En general son acompañados de intensos combates, graves pérdidas y enorme consumo de material y equipo.

La guerra anfibia se convierte en un mundo extraordinariamente complicado y su éxito depende de la conjunción de muchos factores. Para que pudiera realizarse este tipo de operaciones simultáneamente en el Atlántico y en el Pacífico fue necesario producir cantidades ingentes de buques y embarcaciones especiales. Churchill llegó a exclamar: «¡Los destinos de los grandes imperios parecen estar sujetos a esos malditos cacharros llamados LST!»

Otros factores esenciales del éxito fueron, sin duda, la calidad de las tropas desembarcadas y el minucioso planeamiento y control de las operaciones.

También aquí se hace sentir la influencia del empleo de la aviación en la guerra naval. La superioridad aérea en la zona de desembarco se convierte en condición indispensable para el buen término del asalto.

Dueños del mar, por medio de la aviación anfibia, los aliados van abriendo nuevos frentes y avanzando sus posiciones hacia el corazón del enemigo.

ENCUENTROS ENTRE FUERZAS DE SUPERFICIE

Los primeros enfrentamientos entre las fuerzas navales contendientes se producen en el Atlántico y en el Mediterráneo. Desde el principio se evidencia la superioridad de quien cuenta con portaaviones. Las flotas sin protección ni exploración aérea combaten en inferioridad de condiciones.

El ataque japonés a Pearl Harbour y el combate del mar del Coral consagran definitivamente a los «flat tops» (buques de cubierta plana, portaaviones). A partir de 1942 se reduce drásticamente la importancia de la artillería en combate de superficie, al tiempo que aumentan su valor como defensa antiaérea. Los acorazados, que montan las piezas de

Dragaminas germano en misión de reconocimiento

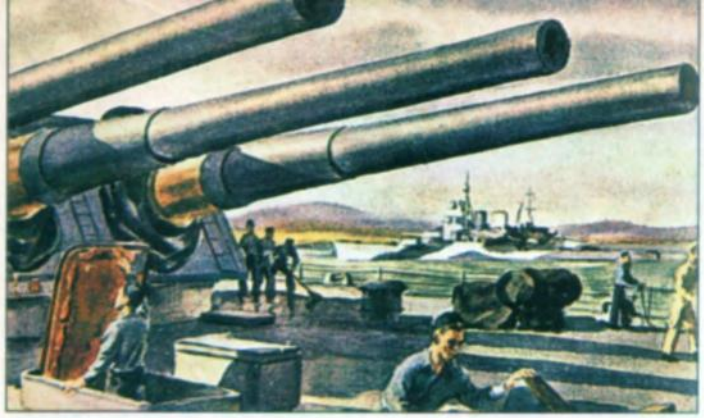
rante Iachino. Las aeronaves del portaaviones «Formidable» dan caza a los buques italianos, que carecen de cobertura aérea. Antes de la puesta de sol han sido torpedeados el acorazado «Vittorio Veneto» y el crucero «Pola». Este último queda rezagado, por lo que Iachino envía a dos cruceros y cuatro destructores en su auxilio. En la oscuridad de la noche una lluvia de fuego se abate sobre ellos, hundiendo a los cruceros «Pola», «Zara» y «Fiume» y a los destructores «Alfieri» y «Carducci». Tras este combate, el dominio del Mare Nostrum queda definitivamente en manos británicas.

27 de mayo

■ **Atlántico:** A primeras horas de la mañana los acorazados «King George V» y «Rodney» acaban con el acorazado alemán «Bismarck», cuatrocientas millas al oeste de las costas bretonas. Durante los días anteriores la Royal Navy ha sometido al buque alemán a una obstinada persecución en la que ha participado una tercera parte de la flota británica.

7 de diciembre

■ **Pacífico:** A las ocho de la mañana, un violento ataque aéreo, lanzado desde los portaaviones del almirante Yama-



mayor calibre, pierden su puesto de preeminencia y pronto quedan relegados a misiones de apoyo de fuego y buque de mando.

Tras los combates, el océano se traga los restos de la batalla sin dejar rastros. Por ello los hombres suelen recordar mejor las lecciones aprendidas sobre los campos de batalla. La más importante de esas lecciones, evidenciada durante la II Guerra Mundial, es que los hombres y el material aliados que lograron la victoria en Europa y en Asia llegaron hasta allí cruzando la mar.

Durante los dos primeros años de guerra, las operaciones navales se limitaron básicamente a los teatros del Atlántico y Mediterráneo. Los medios navales y su táctica de empleo se separaron poco de los desarrollados durante la I Guerra Mundial

COMBATES PARA LA HISTORIA

moto, produce enormes daños en la flota norteamericana. El ataque se produce sin previa declaración de guerra y deja fuera de combate a todos los acorazados del almirante Kimmel. Los portaaviones «Enterprise» y «Lexington», ausentes de Pearl Harbour, escapan del desastre.

1942

28 de febrero

■ **Mar de Java:** En un intento desesperado por detener el avance japonés en Insulindia, el almirante holandés Doorman se enfrenta a la flota nipona con los restos de la escuadra aliada del Pacífico. Son aniquilados sus cinco cruceros y varios destructores.

8 de mayo

■ **Mar del Coral:** Al amanecer, se localizan mutuamente dos poderosas fuerzas de portaaviones, una japonesa y otra norteamericana. Se atacan con sus aviones sin que los buques lleguen a avistarse. El combate queda en tablas, perdiendo ambos bandos un portaaviones y un destructor. Pero los norteamericanos logran detener el avance japonés y salvar Port Moresby (Nueva Guinea). Esta batalla es el primer gran encuentro en la historia naval en que las flotas combaten con sus aviones fuera del alcance visual de los buques.

4 de junio

■ **Pacífico Central:** Al noroeste de la isla de Midway se produce un encuentro entre el grueso de la flota japonesa y una «Task Force» norteamericana, en la que se integran los portaaviones «Enterprise», «Hornet» y «Yorktown». La Navy provoca tales pérdidas a los japoneses que el almirante Yamamoto ordena la retirada de sus fuerzas tras perder cuatro portaaviones. Los EE.UU. toman así la iniciativa en el Pacífico.

8 de noviembre

■ **Norte de África:** Antes del alba, las tropas norteamericanas desembarcan en Marruecos. A este asalto siguen otros en el Mediterráneo. De este modo, los EE.UU. se incorporan a la lucha en el Frente Occidental.

1943

10 de julio

■ **Mediterráneo:** Las fuerzas

El juicio de los historiadores

Las conclusiones de Samuel E. Morison y S. W. Roskill

Crucero en los fiordos de Noruega

«Animada por la Infantería de Marina, la US Navy estudió y desarrolló la técnica de la guerra anfibia mucho antes de 1939. Al comenzar la guerra, la Armada de los Estados Unidos iba por detrás de la japonesa y por delante de la británica en este tipo de operaciones; pero al pasar a la defensiva, los japoneses no tuvieron oportunidad de practicarla después de la campaña de Java. Por contra, la Royal Navy, gracias principalmente a la unidad de operaciones combinada de Mountbatten, se puso a nuestra altura en Sicilia y Normandía.»

(...) En la guerra de portaaviones, la US Navy alcanzó el máximo nivel porque resistió (cosa que no hizo la Royal Navy) los esfuerzos del Ejército para obtener el control de todos los aviones de combate, y porque almirantes como Mitscher y McCain hicieron intentos constantes para mejorar las tácticas de portaaviones y obtener consecuencias de sus primeros errores.

(...) Con objeto de atender a los grupos de portaaviones rápidos y capacitarles para permanecer en la mar, combatiendo durante muchas semanas, la Armada norteamericana desarrolló el sistema logístico de aprovisionamiento en la mar, uno de los principales instrumentos de la victoria.

(...) El planeamiento de las operaciones también se llevó a cabo con éxito, a pesar de que, con frecuencia, hubo de hacerse a toda prisa. La suprema ejecución de planeamiento fue la operación NEPTUNE-OVERLORD, en la que tomaron parte británicos y norteamericanos.

(...) Los submarinos no solamente acosaron, hasta destruirla, a la Marina mercante japonesa y hundieron gran parte de la militar; en ambos océanos realizaron la exploración avanzada de los desembarcos anfibios y en el Pacífico mantuvieron el contacto con los patriotas filipinos.

(...) Perdieron proporcionalmente más hombres incluso que los bravos aviadores navales. Estos buques, con nombres de peces, cuyas hazañas hemos contado siempre con demasiada brevedad, fueron los antecedentes directos de los submarinos de propulsión nuclear, armados con misiles «polaris», que se han convertido en la principal defensa del mun do libre.

(«The Two-Ocean War». Samuel Eliot Morison. Atlantic Monthly Press Book. Little, Brown and Company. Boston-Toronto, 1963.)

«(...) La enorme influencia potencial del avión fue reconocida por un grupo pequeño de pioneros de la aviación naval británica durante la guerra de 1914 a 1918. Según parece, muy pocas de las personas responsables de la política naval británica estaban entonces, y bastantes años después, dispuestas a admitir la influencia revolucionaria que, sobre la guerra en el mar, iba a producir la conquista del aire por el hombre. Con ello recibió una nueva confirmación la teoría de Haban, según la cual existe siempre un lapso de tiempo entre los cambios en el armamento y los correspondientes cambios en la táctica.

(...) Parece claro, ahora, que en el período entre ambas guerras se empleó una proporción demasiado grande de hombres y dinero en mantener los acorazados de la Royal Navy y otra escasa en sus portaaviones y aeronaves embarcadas. El desequilibrio se inclinó demasiado en favor de los grandes cañones y en contra de las armas que, para mentes menos conservadoras, parecían ahora capaces de realizar muchas de sus funciones con más eficacia.

(...) Haber desguazado nuestros acorazados más antiguos para construir dos o tres portaaviones más no habría reportado, sin duda, grandes beneficios. Más aún, uno de los errores más graves de nuestros planes antes de la entrada en guerra fue no comprender que el portaaviones había de jugar un papel decisivo en los convoyes, permitiendo a los mercantes disponer de sus cazas y de protección antisubmarina que los acompañara. Como consecuencia, al romperse las hostilidades, utilizamos en algunas ocasiones nuestros pocos y valiosos portaaviones de flota de forma poco sensata, exponiéndoles a riesgos totalmente injustificados. En algunos casos tal vez fuera inevitable, como por ejemplo en Noruega, en abril y mayo de 1940, donde nuestra incapacidad para aviones en tierra nos forzó a usar aviones embarcados en misiones para las que no estaban diseñados. Pero el empleo de portaaviones de flota en la caza de submarinos, que condujo directamente a la pérdida del «Couragen», debe seguramente clasificarse como un error.

(«The War at Sea». S. W. Roskill. Her Majesty's Stationery Office. London, 1961.)

navales aliadas, mandadas por el almirante Cunningham, llevan a cabo una operación anfibia al sur de Sicilia situando en tierra al VII Ejército norteamericano y al VIII Ejército británico. Comienza el avance aliado en Europa.

1944

6 de junio

■ **Canal de la Mancha:** En las primeras horas del día se inicia un impresionante asalto anfibio aliado en las playas de Normandía. Más de cinco mil buques y embarcaciones colocan cinco divisiones aliadas en las playas de la bahía del Sena.

19 de junio

■ **Pacífico:** Durante varias horas, sucesivas oleadas de aviones japoneses, procedentes de nueve portaaviones, intentan atacar a las fuerzas navales norteamericanas empeñadas en los desembarcos en las islas Marianas. Los interceptadores navales norteamericanos derriban 360 aviones japoneses. Dos portaaviones nipones son hundidos por submarinos de la Armada de EE.UU.

24 de octubre

■ **Mar de Filipinas:** La III Flota de los EE.UU., mandada por el almirante Halsey, logra desbaratar un ingenioso plan de la Armada japonesa dirigido a destruir a las fuerzas norteamericanas, que están desembarcando en la isla de Leyte. Tras los combates, puede afirmarse que la flota imperial ha dejado de existir.

1945

19 de febrero

■ **Pacífico:** La Infantería de Marina de los EE.UU. asalta Iwo Jima. La posesión de esta isla, fuertemente defendida, permitirá a los norteamericanos situar en ella a los aviones de caza que han de escoltar a los B-29 en su vuelo hacia Japón.

1 de abril

■ **Pacífico:** Bajo el mando del almirante Spruance se desarrolla la operación anfibia más amplia de toda la campaña del Pacífico: el desembarco de Okinawa. Los aviones suicidas japoneses se emplean a fondo en un intento desesperado por detener el avance norteamericano a las puertas de Japón.

Los grandes combates y operaciones

GROENLANDIA
Océano Artico
ISLANDIA
NORUEGA
SUECIA
FINLANDIA
URSS
GRAN BRETAÑA
AMERICA DEL NORTE
POLONIA
ALEMANIA
EEUU
ESPAÑA
Mar Negro
Mar Caspio
INDIA
AFRICA
Océano Atlántico
Océano Indico
AMERICA DEL SUR
MADAGASCAR

Rutas de Convoyes

1. – Ruta del Atlántico Norte. EE.UU./Gran Bretaña
2. – Ruta del Caribe a Gran Bretaña
3. – Rutas del Ártico. Gran Bretaña/URSS
4. – Ruta del Cabo de Buena Esperanza
5. – Aprovisionamiento del Mediterráneo
6. – Ruta al Mediterráneo por el Cabo de Buena Esperanza
7. – Convoyes a la India
8. – Convoyes a Australia
9. – Rutas desde EE.UU. hasta Australia y Nueva Zelanda
10. – Rutas desde EE.UU. hasta Pearl Harbour
11. – Rutas desde EE.UU. hasta Las Aleutianas
12. – Rutas desde Hawai hacia el Pacífico Suroeste
13. – Rutas desde Hawai hacia el Pacífico Central
14. – Convoyes que conectan Japón con los territorios ocupados
15. – Rutas de aprovisionamiento de Nueva Guinea

Desembarcos Aliados

1. – Saint Nazaire (27-3-42)
2. – Dieppe (18-8-42)
3. – Norte de África (8-11-42)
4. – Sicilia (10-7-43)
5. – Calabria (3-9-43)
6. – Salerno (9-9-43)
7. – Tarawa (23-11-43)
8. – Anzio (22-1-44)
9. – Normandía (6-6-44)
10. – Saipán (15-6-44)
11. – Provenza (15-8-44)
12. – Iwo Jima (19-2-45)
13. – Okinawa (1-4-45)

navales de la contienda

Is. ALEUTIANAS

Mar del Japón

JAPON

COREA

CHINA

MIDWAY

WAKE

Is. HAWAI

Pearl Harbour

San Francisco

Los Angeles

San Diego

IWO JIMA

OKINAWA

MARIANAS

Is. MARSHALL

Is. FILIPINAS

Is. CAROLINAS

Is. GILBERT

MALASIA

INDONESIA

SUMATRA

JAVA

NUEVA GUINEA

Darwin

AUSTRALIA

Brisbane

Sidney

NUEVA ZELANDA

Océano Pacífico

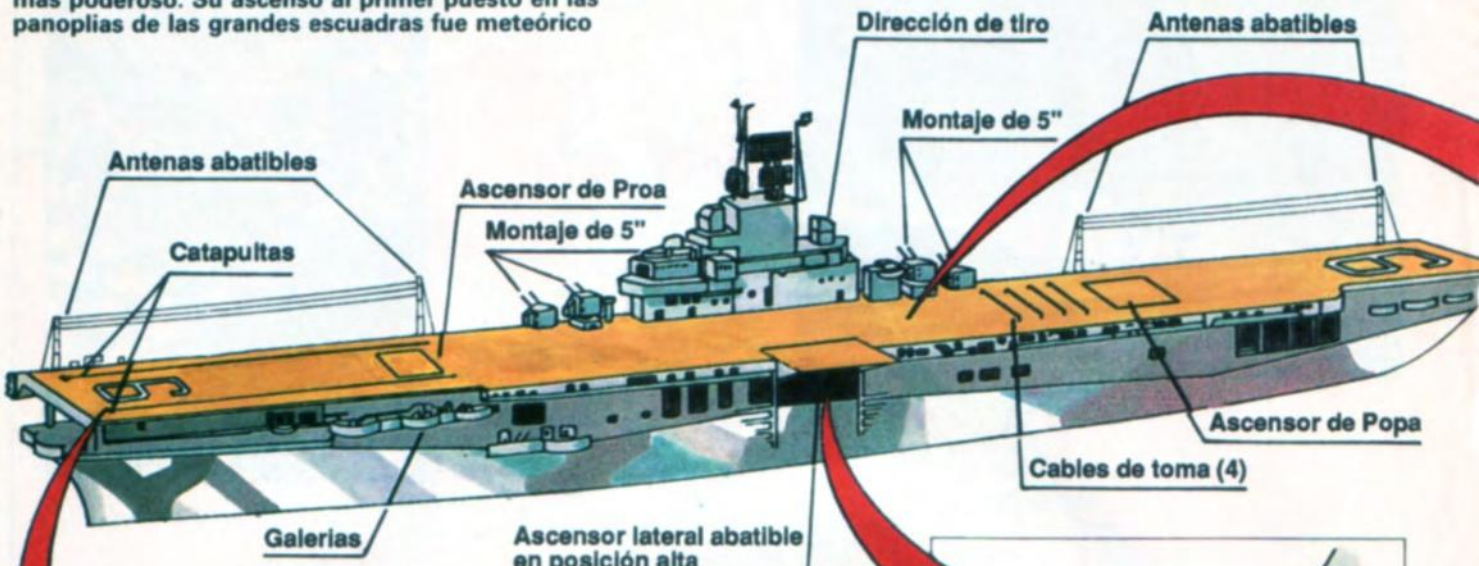
El mapa representa, en su máxima expresión, la globalidad de la guerra naval a lo largo del conflicto. Las rutas seguidas por los convoyes aliados, los desembarcos y los combates navales, con su fecha correspondiente.

Combates Navales

A.– Ataque del U-47 al fondeadero de Scapa Flow (14-10-39)
B.– Combate del Río de la Plata (13-12-39)
C.– Combate de Narvik (10-4-40)
D.– Ataque a Tarento (11-11-40)
E.– Batalla de Matapán (28-3-41)
F.– Hundimiento del «Bismarck» (27-5-41)
G.– Ataque a Pearl Harbour (7-12-41)
H.– Batalla de Cabo Kuantan (10-12-41)
I.– Batalla del Mar de Java (28-2-42)
J.– Batalla del Mar del Coral (8-5-42)
K.– Batalla de Midway (4-6-42)
L.– Batalla de Guadalcanal (13/15-11-42)
M.– Combate del Mar de Bismarck (1/4-3-43)
N.– Combate de Cabo Norte (26-12-43)
P.– Batalla de las Marianas (19-6-44)
Q.– Batalla del Golfo de Leyte (23-10-44)

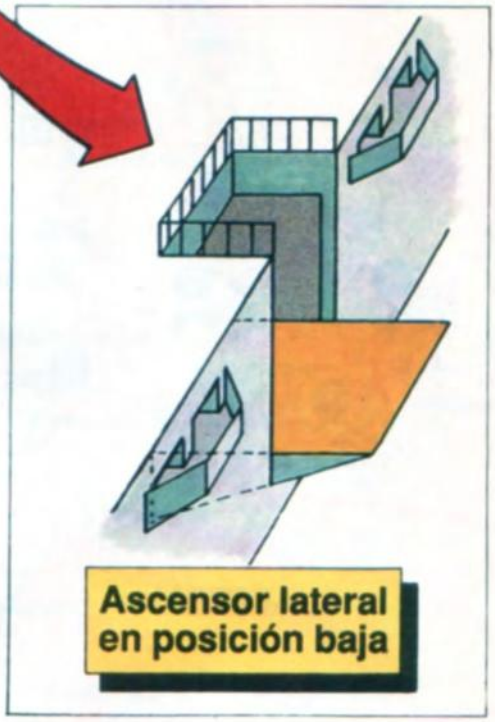
El portaaviones, nuevo rey del mar

El portaaviones nace con la aviación y se convierte, desde ese momento, en un arma contradictoria. Siendo el más vulnerable de los buques de guerra, es, sin embargo, el más poderoso. Su ascenso al primer puesto en las panoplias de las grandes escuadras fue meteórico

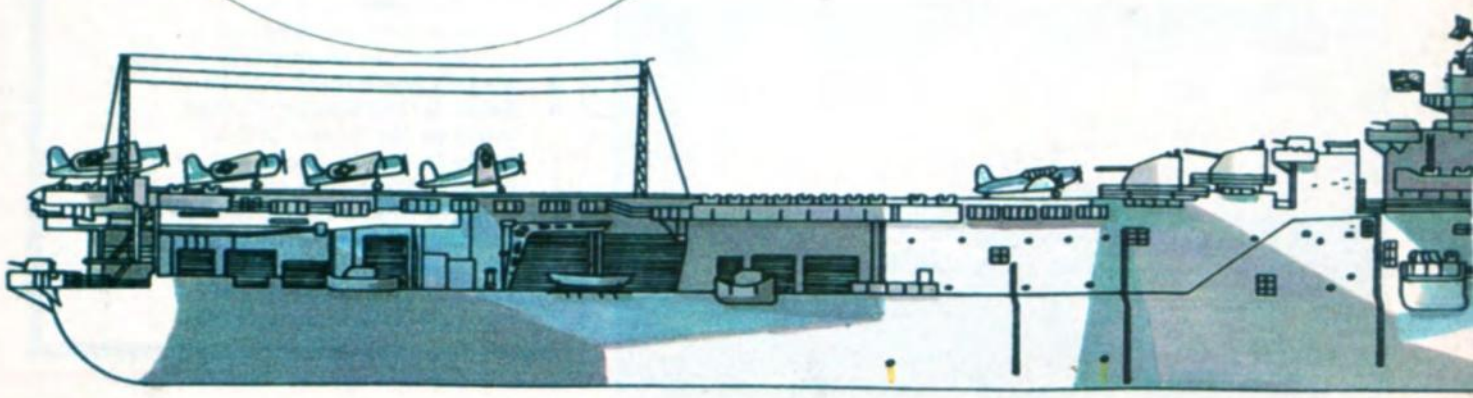


Catapultas

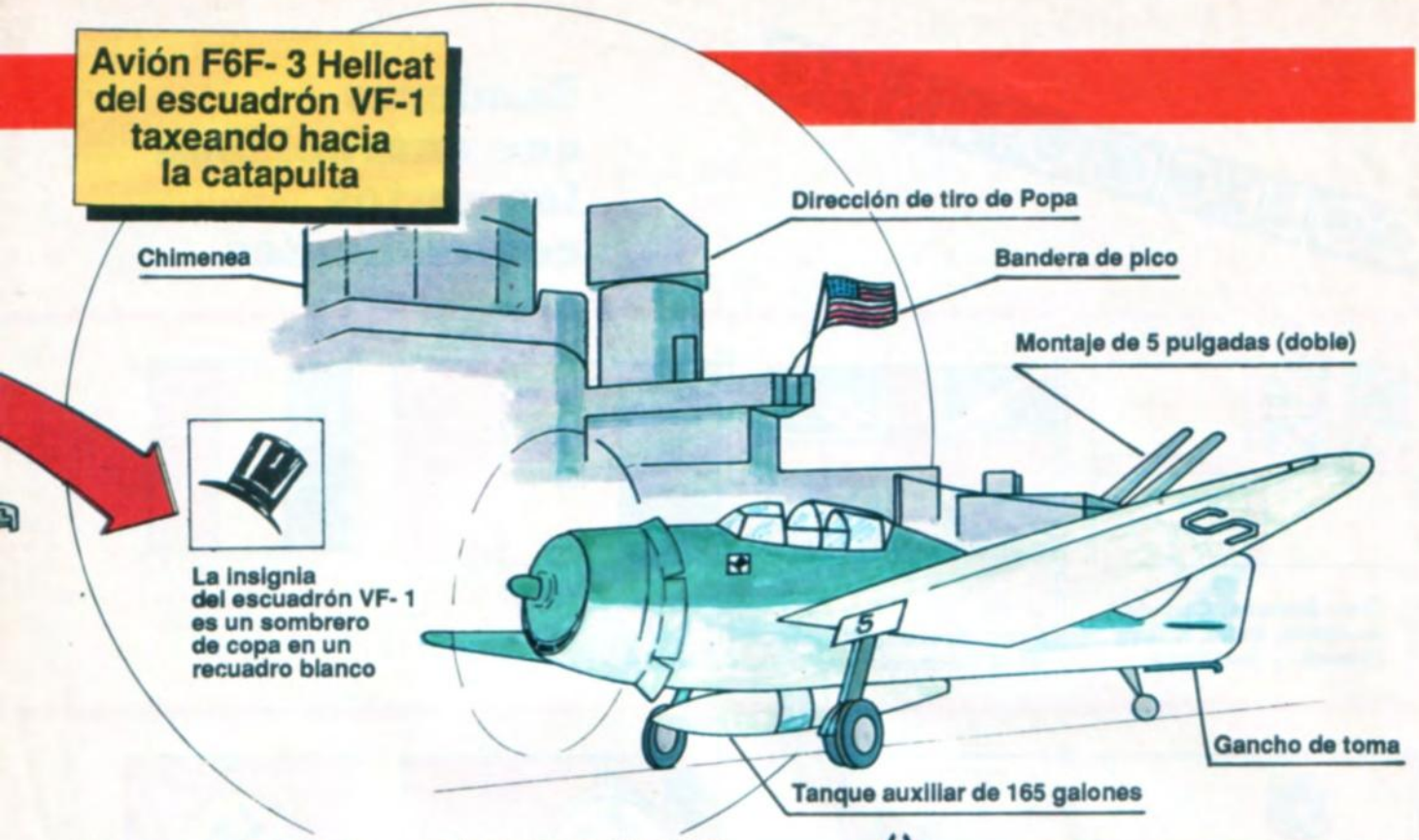
Las catapultas y los ascensores son los elementos claves del portaaviones. Su avería supone la inutilización del buque



Ascensor lateral en posición baja



Avión F6F- 3 Hellcat del escuadrón VF-1 taxeando hacia la catapulta



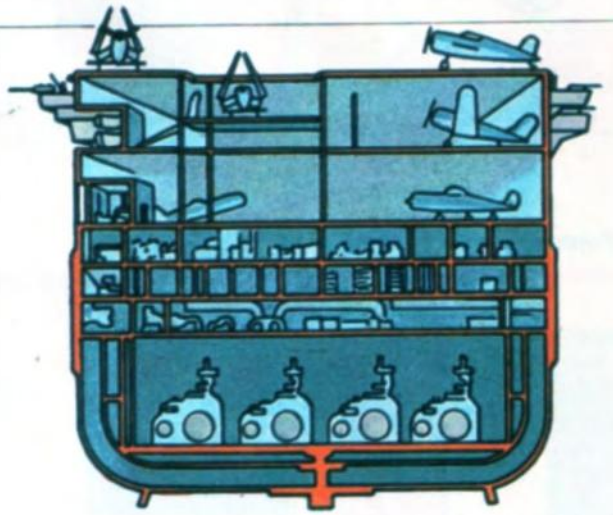
Al comenzar la II Guerra Mundial, el portaaviones es considerado por muchos como un buque subordinado al acorazado. Seis años más tarde, estos buques de cubierta corrida reinan entre las unidades de superficie, rodeados de escoltas, mientras la mayor parte de los acorazados afrontan el retiro.

Es un híbrido creado por el hombre para facilitar el dominio sobre la mar, el aire y el litoral. Proporciona la capacidad de exploración a distancias enormes, comparadas con la vista o con el radar. El alcance de sus aviones es mayor que el de los cañones de mayor calibre. Puede defenderse de sus atacantes sin que éstos consigan verle ni conozcan tan siquiera su posición, ya que cambia constantemente. Los interceptores que le protegen pueden estar en el aire a su voluntad, sin consumir tiempo ni combustible en tránsitos.

Estas posibilidades se pusieron de manifiesto en el Mediterráneo y en el Atlántico durante los primeros años del conflicto. Pero fue en el Pacífico donde sobrepasaron en mucho lo que de ellos esperaban los más ardientes defensores del portaaviones y anularon de forma rotunda toda argumentación de sus detractores.

La batalla del Mar del Coral, en mayo de 1942, fue el primer gran encuentro en la historia naval en que los barcos de superficie no llegaron a avistarse y en el que las dos flotas enfrentadas se atacaron únicamente por medio de sus aviones. Todos los marinos comprendieron que se iniciaba una nueva era en la táctica naval, y que esta acción sería el modelo más probable de los combates que habrían de producirse.

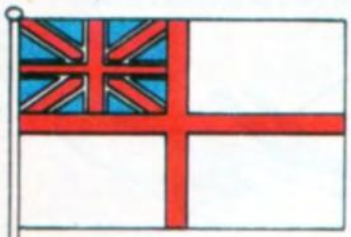
Cincuenta años después del inicio de su reinado, nadie ha podido destronar al portaaviones y a su servicio naval de su posición predominante, como elemento fundamental del Poder Naval.



Sección transversal

COLECCIONISMO

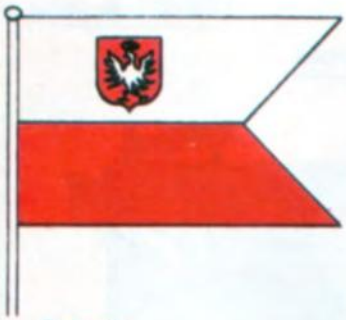
Banderas que enarbolaban los navíos contendientes



Gran Bretaña, Canadá, Australia, India, Nueva Zelanda y Sudáfrica

Gran Bretaña y países de la Commonwealth

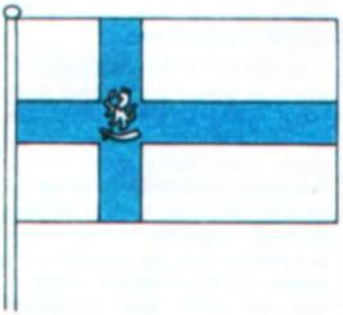
Bélgica



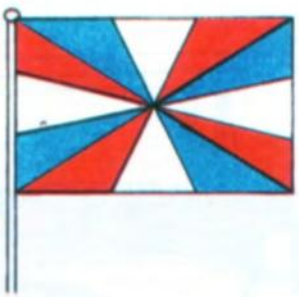
Polonia

Alemania

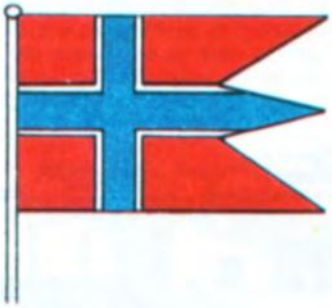
Italia

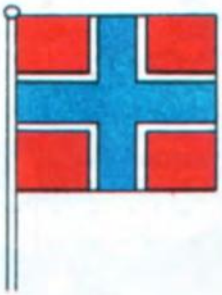


Finlandia



Holanda

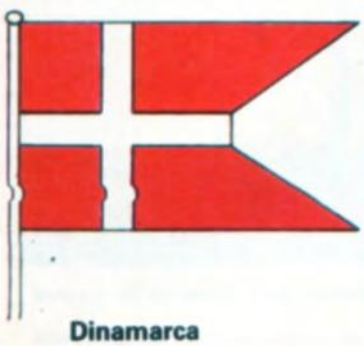




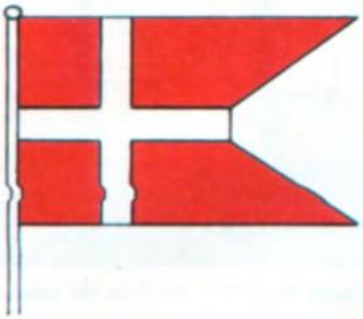
Noruega

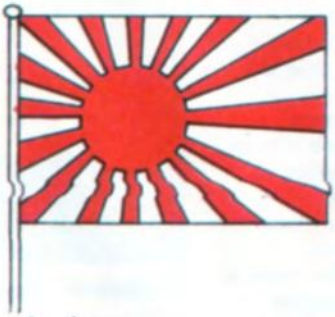
Los buques de las naciones que tomaron parte en la II Guerra Mundial utilizaron durante la misma las banderas que figuran en esta doble página.
De ellas, la más grande corresponde a la arbolada en el asta de popa o en la driza principal.

La más pequeña, representada a la derecha, se denomina «Torrotito» y se iza a proa con el buque fondeado o atracado, en presencia de barcos de otras naciones.
En la mayoría de los casos, la bandera arbolada por los buques de guerra coincide con la enseña nacional del país correspondiente, pero no sucede así siempre.
Concretamente, Gran Bretaña, Alemania, Japón y la URSS tenían una bandera «Naval» para sus buques de guerra.
Gran Bretaña y la URSS han conservado esta tradición.

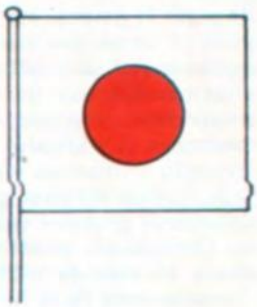


Dinamarca

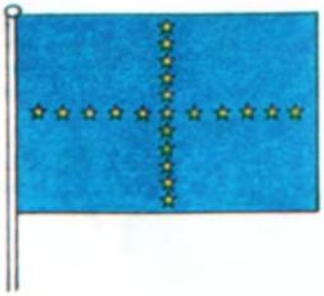


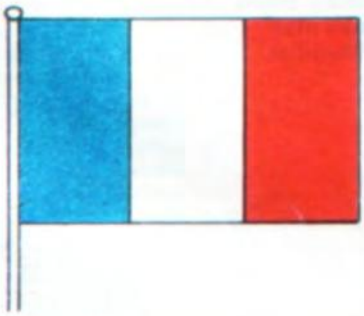


Japón

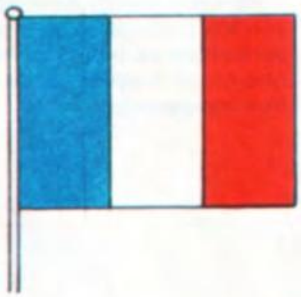


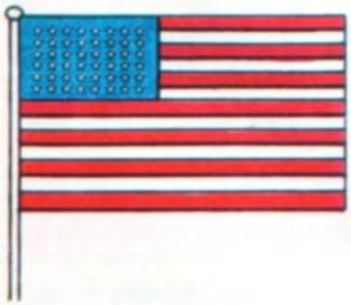
Brasil



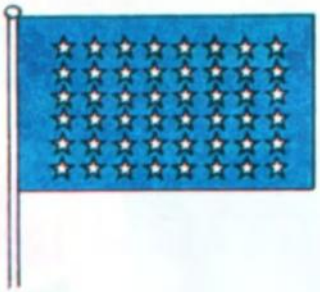


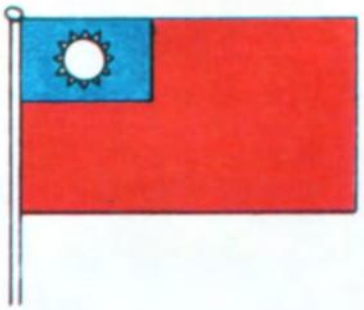
Francia





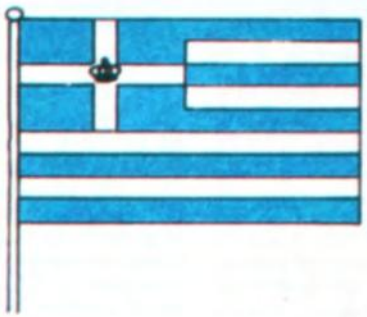
Estados Unidos





China

URSS



Grecia

Buques-escuela de vela,

En la II Guerra Mundial, alrededor de cuarenta veleros de altura, clasificados como buques-escuela de vela, fueron empleados por las Marinas de Guerra y Mercante, tanto en el Eje como los aliados, para el adiestramiento de sus futuros oficiales.
Al finalizar la guerra, los pocos veleros de carga que aún existían desaparecieron, al contrario que los buques-escuela, que no sólo sobrevivieron, sino que además aumentaron su número. Estos navíos, de aspecto romántico y de gran belleza, suelen reunirse para conmemorar grandes solemnidades, como Olimpiadas, centenarios, etcétera. En julio de 1989, con motivo del bicentenario de la Revolución Francesa, se concentraron en Rouen 38 buques-escuela de todo el mundo, siendo admirados por más de tres millones y medio de personas. Estos son los buques de esta clase más conocidos de la II Guerra Mundial, que en su mayoría siguen hoy navegando.

El «Belem», construido en 1896, decano de los veleros que vivieron la guerra

«Nippon Maru»
(Japón)

Bricbarca de cuatro palos y casco de acero, construido en los astilleros Kawasaki, de Kobe, en 1930. Mide 97 metros de eslora y desplaza 2.250 toneladas. Es gemela del otro buque-escuela de la Marina Mercante japonesa, el «Kaiwo Maru». Durante la II Guerra Mundial, ambos pasaron a depender del Ministerio de Transporte, siendo desprovistos de todo su velamen y utilizados como cargueros y para la repatriación de prisioneros de guerra. Después de la contienda se les montó el velamen, incorporándose al servicio de adiestramiento náutico de la Marina Mercante japonesa. En la actualidad siguen operativos, participando en numerosas «Operation-Sail», como la celebrada en Nueva York en 1976 con motivo del bicentenario de la independencia de EE. UU.

Aspecto actual del buque alemán «Horst Wessel», rebautizado «Eagle» en EE. UU

«Horst Wessel»
(Alemania)

Bricbarca de tres palos, de casco de acero, construido en los astilleros Blohm Voss, de Hamburgo, en 1936. Mide 90 metros de eslora y desplaza 1.784 toneladas. Su dotación es de 245 hombres. Con todo su velamen desplegado alcanza una velocidad de 18 nudos. El «Horst Wessel», al igual que los gemelos «Gorch Fock I» (transferido a Rusia en 1946 y rebautizado «Tovarisch II») y «Albert Leo Schlageter» (vendido a Brasil en 1948 y revendido a Portugal en 1962, recibiendo el nombre de «Sagres II»), fue empleado como buque-escuela de vela por la Kringsmarine, excepto en el período de la guerra, que fue utilizado como transporte. El «Horst Wessel» fue entregado a EE. UU. en 1946, recibiendo el nombre de «Eagle» y siendo asignado al U. S. Coast Guard Practice Squadron, donde presta sus servicios en la actualidad.

Fragata «Danmark», construida en 1932

«Danmark»
(Dinamarca)

Fragata de tres palos, de casco de acero, construida en los astilleros Nakskove, de Lolland, en 1932. Mide 77 metros de eslora, con 790 toneladas de desplazamiento y una dotación de 120 hombres. Cuando Dinamarca fue ocupada en 1940 por el Ejército alemán, el «Danmark» se hallaba en Jacksonville (Florida), después de haber visitado Nueva York. El «Danmark» no volvió a su país, prestando sus servicios en el U. S. Coast Guard con base en New London. Hasta el final de la guerra miles de alumnos norteamericanos de diferentes Escuelas Navales recibieron su formación en el «Danmark», usando el programa de estudios danés y bajo las órdenes de su capitán. El 13 de noviembre de 1945 fue devuelto a Dinamarca, pasando a la Marina Mercante como buque-escuela, donde sigue en activo.

durante la II Guerra Mundial

Capturado en la invasión de Noruega, el «Christian Radich» volvió a los fiordos

«Christian Radich»
(Noruega)

Fragata de tres palos, de casco de acero, construida por los astilleros Framnes Mek Verksted, de Sandefjord, en 1937. Mide 73 metros de eslora y su desplazamiento es de 773 toneladas. Su dotación la componen 21 tripulantes y 88 alumnos de la Marina Mercante. Durante la invasión de Noruega en 1940, el «Christian Radich» fue capturado por las tropas alemanas en la base naval de Horten, en el fiordo de Oslo. Al principio los alemanes lo utilizaron como buque de apoyo a submarinos y luego intentaron convertirlo en buque-escuela alemán. Ante la negativa de los armadores, el «Christian Radich» fue llevado a Alemania, donde se le pierde la pista. En 1945 es localizado en el puerto de Flenburg, volcado, con la quilla al cielo y sin velamen. Con la ayuda de los aliados fue enderezado y luego remolcado hasta los astilleros noruegos para su completa reconstrucción. Después de invertir en su reparación más de setenta mil libras esterlinas, en 1947 se hizo de nuevo a la mar. Esta noble inversión dio sus frutos: en los últimos años el «Christian Radich», de las ocho regatas de veleros de altura en las que ha participado, ha sido primero en cuatro de ellas.

El «Dar Pomorza» (1909) ha navegado bajo bandera alemana, francesa y polaca

Buque soviético «Kruzenshtern» (1926)

«Kruzenshtern»
(URSS)

Bricbarca de cuatro palos, de casco de acero, construido en los astilleros J. C. Tecklenborg, de Wesermunde, en 1926. Mide 114 metros de eslora y desplaza 3.185 toneladas. Su dotación es de 236 hombres. Inicialmente fue empleado para el transporte de trigo y nitrato de Chile, usando en esta época el nombre de «Padua». En el viaje inaugural, desde Hamburgo a Talcahuano (Chile), empleó ochenta y siete días. En 1930 perdió trágicamente a cuatro tripulantes al rodear el cabo de Hornos bajo un fuerte temporal. A causa de la depresión económica es amarrado en 1932, pero pronto volvió a navegar. Al final de la II Guerra Mundial el «Padua» estaba en Flensburg, siendo entregado como botín de guerra a la URSS, que lo rebautizó con el nombre de «Kruzenshtern», en memoria del famoso almirante Iván Kruzenshtern, descubridor de una ruta directa entre Rusia y China y primer marino ruso que dio la vuelta al mundo, en 1806. Actualmente presta sus servicios con este nombre como buque-escuela de la Marina Mercante. En 1974 tomó parte en la regata de veleros de altura disputada entre Gdynia y Copenhague, ocupando el primer puesto de la clase A.

«Dar Pomorza»
(Polonia)

Fragata de tres palos, de casco de acero, construida en los astilleros Blohm Voos, de Hamburgo, en 1909, siendo en la actualidad uno de los buques-escuela más veteranos que todavía navegan. Posee una eslora de 91 metros y 1.784 toneladas de desplazamiento. En principio perteneció a la Marina Mercante alemana con el nombre de «Prinzess Eitel Friedrichs». En 1918 pasó a Francia como «Colbert», y en 1929 fue entregado a la Marina Mercante polaca, que lo rebautizó «Dar Pomorza». La II Guerra Mundial le sorprendió en Suecia, internándose en el puerto neutral de Estocolmo hasta el final del conflicto. En 1946 regresó a Gdynia, sirviendo desde entonces como buque-escuela. En 1972 fue el ganador de la regata disputada entre la isla de Wight y el puerto danés de Shaw.

Texto: César O'Donnell

Los grandes almirantes de la Guerra

Doenitz, Karl

Comandante en jefe de la Marina de Guerra alemana

Durante la I Guerra Mundial, siendo teniente de navío, mandó los submarinos UC-25 y UB-68 con los que operó con gran éxito en el Mediterráneo. Hundido y hecho prisionero por los británicos, pasó una

larga temporada en un campo de concentración en Inglaterra.

En 1935 se inicia el rearme naval alemán. Doenitz deja el mando del crucero «Einden» para, como jefe de la Flotilla de Submarinos, dedicarse a su gran tarea: la creación del Arma Submarina del III Reich. Su enorme fe en la capacidad de los «lobos grises», para rendir por inanición al imperio británico, le lleva a poner en marcha una perfecta máquina de destrucción del tráfico marítimo.

Desmintiendo a aquellos que veían en él un enemigo de los buques de superficie, logra en 1943, al suceder a Reader, salvar del desguace a acorazados y cruceros, sentenciados ya por Hitler.

El 30 de abril de 1945 recae sobre Doenitz una pesada carga, al recibir el siguiente mensaje de Berlín: «En sustitución del ex mariscal Goering, el führer le ha nombrado a usted su sucesor...» Al día siguiente Hitler se suicida dejando en manos de este hombre la responsabilidad de lograr la mejor paz posible para Alemania.

Juzgado en Nuremberg, fue condenado a diez años de prisión.

Raeder, Erich

Comandante en jefe de la Marina de Guerra alemana

A pesar de la gran admiración que sentía este almirante por Adolf Hitler, nunca llegaron a congeniar en el terreno de las ideas.

Raeder, que se había distinguido durante la I Guerra Mundial, fue nombrado gran almirante en 1935. Para la reconstrucción de la «Kriegsmarine» presentó al führer dos planes alternativos. El primero se basaba en la hipótesis de una guerra inminente y en él todos los recursos navales alemanes debían emplearse en la construcción de medios para la guerra al corso: submarinos, minadores y unidades costeras.

El segundo, que fue bautizado «Plan Z», partía de la hipótesis de la ausencia de hostilidades en un plazo de diez años y contemplaba una flota equilibrada que contaría con buques de superficie en tal cantidad y calidad que podrían arrebatar a los británicos el dominio del mar.

Hitler se decidió por el «Plan Z» y, al entrar Alemania en guerra en 1939, Raeder quedó en una difícil situación que acarreó continuos choques con el führer y con su gran adversario, el mariscal del Aire Goering.

El 6 de enero de 1943, como consecuencia de un malogrado ataque a un convoy del Ártico, Hitler hizo al gran almirante una escena de furor y violencia en la que criticó toda la actuación de la Armada alemana desde la I Guerra Mundial. El führer censuró especialmente el espíritu de las dotaciones de los buques de superficie. Raeder presentó su dimisión, que fue aceptada tras algunas vacilaciones.

Tras la capitulación, el Tribunal de Nuremberg condenó al almirante Raeder a cadena perpetua. En 1955 fue puesto en libertad por las autoridades aliadas.

Browne Cunningham, Andrew

Primer lord del Almirantazgo británico

Al estallar la guerra, en 1939, Cunningham es el comandante de la Flota Británica en el Mediterráneo. Llamado cariñosamente «A. B. C.» por sus subordinados, este excelente almirante y estratega comprende la importancia de este mar interior y compartimentado, cuyas aguas comunican a Europa con Africa y Asia Menor.

En junio de 1940, la sombría situación que se presenta a Gran Bretaña, tras la caída de Francia, parece recomendar la retirada de la Flota de Alejandría a Gibraltar. Cunningham intuye que el traslado de sus buques arrastraría la caída de Egipto, Chipre, Grecia, Malta y todo el Norte de Africa. La precaria neutralidad de Turquía también se vería comprometida. Su presión sobre Churchill inclina al «premier» a ordenar que la Flota se quede en el Mediterráneo oriental. Esta decisión sería una de las más trascendentales de toda la II Guerra Mundial.

Tras sus victorias en Tarento y Matapán, el Mediterráneo queda asegurado bajo el dominio británico. Los convoyes cruzan sus aguas manteniendo la resistencia de Malta. Con ello se corta el avituallamiento del «Afrika Korps».

Cunningham planea con todo detalle la operación «Tach» y manda las fuerzas navales que la realizan. Estos desembarcos terminan de asegurar el Norte de Africa para los aliados y precipitan la caída de Italia. En septiembre de 1943 recibe la rendición de la Flota italiana.

Halsey, William F.

Comandante de la III Flota estadounidense en el Pacífico

Halsey declara en sus Memorias que el punto culminante de su vida se alcanzó el 29 de agosto de 1945, cuando entró como comandante de la III Flota en la bahía de Tokio, a bordo del acorazado «Missouri».

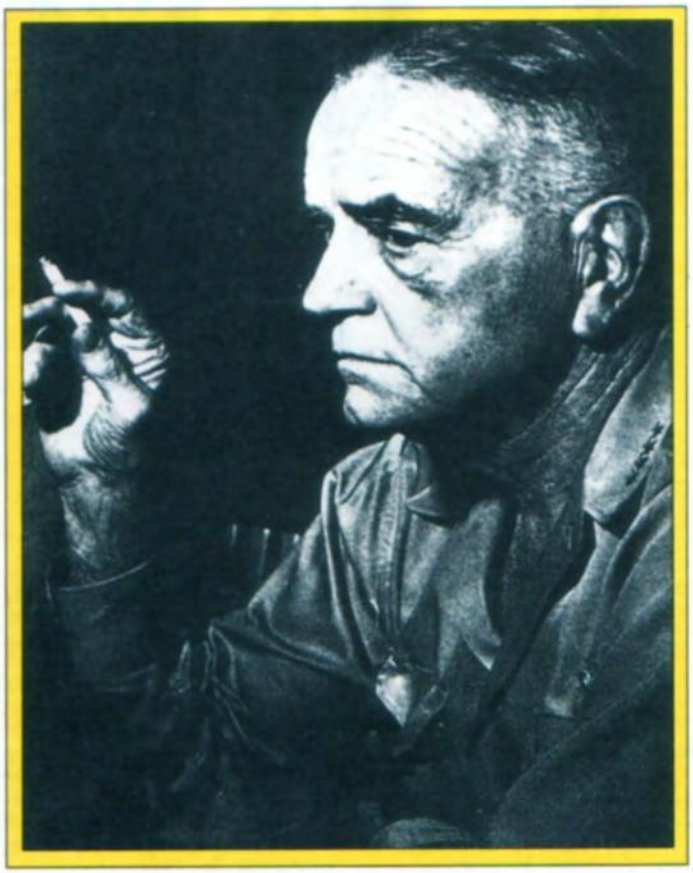
Desde el momento de la entrada en guerra de los Estados Unidos hasta esa cul-

minación, este valiente aviador naval vivió tres años y medio de combates en los que escribió páginas brillantes de la historia de la guerra del Pacífico.

El 7 de diciembre de 1941, «Bull» Halsey («Toro» Halsey) izaba su insignia de vicealmirante a bordo del portaaviones «Enterprise», realizando una operación de refuerzo de aviones a la isla de Wakew. La ausencia de los portaaviones de la base de Pearl Harbour salvó a estas unidades del ataque japonés.

Durante la ofensiva del Pacífico sudoeste, operó, bajo las órdenes del general Mac Arthur, mandando un grupo de combate formado alrededor de los portaaviones «Enterprise» y «Hornet». Ascendido a almirante, tomó el mando de la III Flota, verdadero puño ofensivo del avance del almirante Nimitz por el Pacífico central.

Su rasgo característico, la audacia, se puso especialmente de manifiesto en la batalla del golfo de Leyte (Filipinas), cuando se lanzó en persecución de los portaaviones del almirante Ozawa, dejando desguarnecida la zona de desembarco. En este combate, que pudo terminar trágicamente para los norteamericanos, dejó de existir la Flota japonesa.



Nimitz, Chester W.

Comandante jefe de la Flota naval USA del Pacífico

Después del almirante Ernest J. King, jefe del Estado Mayor de la U. S. Navy, nadie soportó tanta responsabilidad en el teatro del Pacífico como el almirante Nimitz. Este alto y enjuto tejano, veterano submarinista de la I Guerra Mundial, se convirtió en CINCPAC-CINCPOA (Comandante del Área del Pacífico) tras el ataque japonés a Pearl Harbour.

Su ingenio y visión estratégica diseñaron las batallas de Mar del Coral y Midway.

Mantuvo, frente al general MacArthur, su idea de alcanzar Japón cruzando el Pacífico central, pero hubo de plegarse y aceptar la estrategia del «Doble Avance».

Nimitz logró inspirar en sus subordinados una lealtad ilimitada. Todo comandante de buque o escuadrón, por pequeño que éste fuera, era recibido personalmente por él a su regreso a Pearl Harbour y animado a expresar sus opiniones. Cuando alguno de ellos cometía un error en combate, Nimitz se resistía a relevarle del mando: «A todo perro se le han de perdonar dos mordiscos», solía decir. Gracias a esta política logró formar en el Pacífico un verdadero equipo de buques, aviones, mandos y subalternos, curtidos en la guerra en la mar, que llevaron la destrucción hasta el corazón del Imperio japonés.

En la ceremonia de capitulación de Japón, a bordo del «Missouri», Nimitz firmó el documento de rendición en nombre de los Estados Unidos tras la firma de MacArthur, que lo hizo como representante de las potencias aliadas.

Yamamoto, Isoroku

Almirante de la Flota Combinada japonesa

Hombre de gran inteligencia y dotado de una memoria prodigiosa. Conocía bien la imponente capacidad industrial de los Estados Unidos, donde había sido agregado naval en 1925. Por ello se opuso con energía a la participación de Japón en la guerra.

Decidida ésta por el Gobierno de Tokio, se empleó a fondo en lograr el dominio del mar por un procedimiento radical: destruir a la flota adversaria y lograr así un plazo de unos dos años para asentar la expansión japonesa en el Pacífico.

Su gran experiencia en el empleo de la aviación naval y el detallado estudio del ataque británico a Tarento, le llevaron a preparar la operación de Pearl Harbour. Como Cunningham un año

antes, lanzó sus aviones contra la flota del almirante Kimmel y la dejó fuera de combate.

Pero la reacción del gigante norteamericano fue mucho más rápida de lo previsto, y, apenas siete meses después del ataque a Pearl Harbour, Yamamoto fue derrotado en Midway por los portaaviones de Nimitz.

En abril de 1943, cuando el Sol Naciente comenzaba a inclinarse hacia el ocaso, los servicios de escucha norteamericanos descifraron un mensaje en que se anunciaba una inspección de Yamamoto a la isla de Bougainville (Salomon).

Exactamente a la hora prevista, un grupo de P-38 «Lightning», operando desde Guadalcanal, atacó a la formación de aviones japoneses, escoltada por seis «Zero». El avión del almirante de la Flota combinada fue abatido y muerto el hombre más admirado por las dotaciones de la Armada Imperial.

CURIOSIDADES
SECRETOS
INTERROGANTES
SORPRESAS
ANECDOTAS

Buques para la Historia

ALEMANIA «Prinz Eugen»

- **Tipo:** Crucero pesado.
- **Desplazamiento estándar:** 18.000 toneladas.
- **Dotación:** 830 hombres.
- **Dimensiones: Eslora,** 199 metros; **manga,** 22 metros; **calado, 4,6 metros.**
- **Artillería:** ocho de 203 mm., 12 de 104 mm. (A.A.), 12 de 37 mm. (A.A.).
- **Torpedos:** 12 tubos de 533 mm.
- **Hidroaviones:** cuatro.
- **Catapulta:** una.
- **Blindaje:** de 127 mm. en el costado.
- **Propulsión:** Turbinas y motores diesel. Cuatro ejes. 80.000 caballos. Velocidad máxima de 32 nudos.

Participó con el «Bismarck» en el raid atlántico de mayo de 1941 que terminó con el hundimiento del acorazado. Tomó parte en el cruce del canal de la Mancha con el «Sharnhorst» y el «Guenisenau» en febrero de 1942. Su extraordinaria suerte le libró del hundimiento al ser torpedeado por el submarino británico «Trident» y de la destrucción tras la ocupación aliada. Como presa de guerra, fue trasladado a EE. UU. y hundido posteriormente en las pruebas atómicas de Bikini en 1946.

GRAN BRETAÑA «King George V»

- **Tipo:** Acorazado.
- **Desplazamiento estándar:** 35.000 toneladas.
- **Desplazamiento máximo:** 46.650 toneladas.
- **Dotación:** 1.900 hombres.
- **Dimensiones: Eslora,** 225 metros; **manga,** 31 metros; **calado,** 8,4 metros.
- **Artillería:** ocho bocas de 356 mm., 16 bocas de 133 mm. Numerosas piezas de 40 y 20 mm.
- **Blindaje:** Espesor máximo de 406 mm. en línea de flotación. De sus 35.000 toneladas, 14.000 corresponden a blindaje.
- **Propulsión:** Turbinas. Cuatro ejes. 110.000 caballos. Velocidad máxima de 28 nudos.

En 1936, Gran Bretaña comenzó un programa de construcción de cinco acorazados de 35.000 toneladas. Tras la pérdida del «Prince of Wales» en diciembre de 1941, la serie quedó reducida a cuatro. El «King George V» entró en servicio en 1940. Junto al «Rodney» participó en el hundimiento del acorazado «Bismarck». Finalizadas las operaciones de la Royal Navy en el Atlántico y en el Mediterráneo, encabezó la fuerza naval británica que se unió a la Flota del Pacífico de los EE. UU. para el asalto final a Japón.

JAPÓN «Zuikaku»

- **Tipo:** Portaaviones.
- **Desplazamiento estándar:** 29.800 toneladas.
- **Dotación:** 1.660 hombres.
- **Dimensiones: Eslora,** 258 metros; **manga,** 26 metros; **calado,** 8,8 metros.
- **Artillería:** 16 x 127 mm., 36 x 25 mm.
- **Unidad aérea embarcada:** 72 aviones operacionales y 12 en reserva.
- **Ascensores:** tres, en crujía.
- **Blindaje: Espesor máximo,** 220 mm. en el costado. **Cubierta de vuelo,** 170 mm.
- **Propulsión:** Turbinas. Cuatro ejes. 160.000 caballos. Velocidad máxima, 34,2 nudos.

Este buque y su gemelo, el «Shokaku», fueron los portaaviones más logrados de entre los construidos en Japón, adelantándose en cinco años su tecnología a la norteamericana o británica. Ambos quedaron listos en otoño de 1941, por lo que se estrenaron en el ataque a Pearl Harbour. El «Zuikaku» tomó parte posteriormente en la batalla del mar del Coral y en los combates de las Salomon, donde sus aviones averiaron gravemente al «Enterprise». Averiado en la batalla de las Marianas, es hundido en los combates de Leyte por los torpedos Avenger del «Essex» y del «Lexington».

ESTADOS UNIDOS «Enterprise» (CV-6)

- **Tipo:** Portaaviones.
- **Desplazamiento estándar:** 19.900 toneladas.
- **Dotación:** 2.919 hombres.
- **Dimensiones: Eslora,** 247 metros; **manga,** 25 metros; **calado,** 6,6 metros.

- **Artillería:** 8 x 127 mm. Muchos de 40 y 20 mm.
- **Unidad aérea embarcada:** 100 aviones.
- **Ascensores:** tres, en crujía.
- **Catapultas:** dos, a proa.
- **Blindaje: Espesor máximo,** 101 mm. en el costado. **Cubierta de hangar,** 77 mm.
- **Propulsión:** Turbinas. Cuatro ejes. 120.000 caballos. Velocidad máxima de 34 nudos.

Al producirse el ataque a Pearl Harbour, los portaaviones «Lexington» y «Enterprise», afectos a la Flota del Pacífico, se encontraban en la mar, por lo que se libraron de la destrucción. Desde ese momento, el «Gran E.», como solían llamarlo los hombres de Nimitz, participó en todos los grandes encuentros del Pacífico, desde Midway hasta Okinawa, donde fue alcanzado por un «kamikaze» que lo dejó fuera de servicio hasta después de la capitulación de Japón.

Editado por PRENSA ESPAÑOLA, S. A., en colaboración con Europa Press Reportajes – D. L. M. 1463-1989